Аналітичний огляд роботи митниці



ТЕХНОЛОГІЇ ПРОГРЕСУ

№2

III Квартал 2026

Російські атаки на торговельну інфраструктуру ускладнюють роботу митниці та перевезення товарів.

Водночас бюджетне планування й митний контроль недостатньо враховують нові безпекові ризики.

Митні надходження: виконання плану на 2026 рік під загрозою

План III кварталу	Фактичні надходження	Недовиконання
257,5 млрд грн	228,7 млрд грн	28,8 млрд грн

У III кварталі 2026 року митниця забезпечила надходження **228,7 млрд грн** — на 35 млрд грн (18%) більше, ніж за аналогічний період попереднього року, але лише **88,8% плану.** Недовиконання зросло з 4,8 млрд грн за I півріччя до 33,6 млрд грн за дев'ять місяців. Отже, майже **86% накопиченого відставання сформувалося саме у III кварталі.**

Змінилася й сезонна динаміка. Якщо у 2021–2025 роках вересневі надходження зазвичай перевищували липневі, то у 2026 році вони були нижчими на 3,9%. Нетипова відсутність відновлення після серпневого спаду збіглася з посиленням російських атак на портову та логістичну інфраструктуру.

У 2023–2025 роках надходження у IV кварталі зростали на 5,3–6,3% порівняно з III кварталом. Натомість для виконання річного плану трьох основних імпортних податків у 2026 році необхідний приріст приблизно на 15,6% — більш ніж удвічі вищий за звичайний.

Таким чином, за збереження типової сезонної динаміки недовиконання річного плану за цими податками вже може становити 21–24 млрд грн, а подальше погіршення безпекової ситуації лише збільшує цю цифру.

Втім, оцінюючи ці результати, важливо розмежовувати ефективність митного адміністрування та вплив зовнішньоекономічних чинників. Погіршення динаміки надходжень на тлі посилення безпекових загроз наочно демонструє обмеженість можливостей митниці компенсувати несприятливі макроекономічні умови адміністративними заходами.

Тому ці значні відхилення від плану надходжень порушують питання не лише про ефективність його виконання, а й про **реалістичність бюджетного прогнозування, наприклад**, які саме припущення щодо економічної активності, динаміки імпорту та безпекових ризиків були закладені в бюджетні показники на 2026 рік. Адже наразі складається враження, що бюджетні очікування формувалися за значно оптимістичнішим сценарієм розвитку подій, ніж той, який довелося реалізовувати українському бізнесу на митниці.

Проєкт бюджету на 2027 рік: наскільки реалістичні плани митних надходжень?

Проблема реалістичності бюджетних прогнозів не обмежується 2026 роком. Попри суттєве відставання фактичних митних надходжень від планових показників, проєкт бюджету на 2027 рік передбачає їх подальше прискорене зростання. Причому новий прогноз викликає запитання не лише щодо очікуваної динаміки імпорту, а й щодо обґрунтованості додаткових надходжень від податкових змін та підвищення ефективності митного адміністрування.

У проєкті Державного бюджету України на 2027 рік (№ 16000) передбачено **1 167,4 млрд грн надходжень від трьох основних імпортних податків** — на 254,2 млрд грн, або 27,8%, більше за план 2026 року.

Однак зазначені 27,8% розраховані від плану 2026 року, виконання якого вже перебуває під питанням. **Якщо фактичні надходження за 2026 рік становитимуть близько 890 млрд грн, для досягнення показників бюджету-2027 знадобиться зростання вже на 31,2%.**

Історична ж динаміка свідчить про поступове уповільнення зростання після відновлення імпорту у 2021 році. Так, якщо в 2021 митниця забезпечила 484,9 млрд грн (100%), у 2022-му — 300,8 млрд грн (-38,0%), у 2023-му — 459,8 млрд грн (+52,9%), у 2024-му — 591,7 млрд грн (+28,7%), а у 2025-му — 716,1 млрд грн (+21,0%). Отже, прогноз на 2027 рік передбачає прискорення темпів надходжень порівняно з останніми двома повними роками.

Якщо ж довоєнний 2021 рік взяти за базу, то у 2022 році митні надходження скоротилися до 62,0% базового рівня, у 2023-му відновилися до 94,8%, у 2024-му досягли 122,0%, а у 2025-му —147,7%. Натомість прогноз на 2027 рік передбачає надходження на рівні **240,8% від показника 2021 року,** тобто номінальне зростання більш ніж у 2,4 раза.

Водночас частина запланованого приросту має забезпечуватися навіть не розширенням імпорту, а змінами оподаткування. У проєкті бюджету враховано:

- **58,7 млрд грн** від підвищення загальної ставки ПДВ із 20% до 21% та **8,3 млрд грн** від додаткового збільшення акцизів на бензин, дизельне пальне і скраплений газ. Станом на кінець жовтня 2026 року відповідні законопроєкти ще не зареєстровано.
- **11,8 млрд грн** від оподаткування міжнародних поштових та експрес-відправлень. Законодавчі зміни ухвалено 15 жовтня 2026 року, однак отримання очікуваних надходжень залежатиме від набрання ними чинності та практичної реалізації.
- **Найбільше запитань, однак, викликають 64,9 млрд грн додаткових надходжень, які бюджет передбачає отримати завдяки покращенню роботи Держмитслужби та скороченню ухилення від сплати митних платежів**. Йдеться про заздалегідь заплановане перевиконання показників загального фонду з подальшим спрямуванням коштів до спеціального фонду на потреби оборони.

Таким чином, бюджетний прогноз на 2027 рік поєднує три різні категорії ризиків: необхідність прискорення зростання надходжень від потенційно заниженої фактичної бази 2026 року, залежність від законодавчих змін із невизначеними строками реалізації та очікування додаткового адміністративного ефекту без належного кількісного обґрунтування.

Митні огляди: чому перевіряють багато, а знаходять мало?

Митниця проводить митні огляди, коли вважає, що існує ризик порушення (контрабанда, інший товар, пересорт тощо). Митні огляди можуть ініційовуватися як автоматичною системою аналізу ризиків (АСУР), так і митниками, які в силу різних причин можуть вважати операцію підозрілою (наприклад, через інформацію від правоохоронних органів чи митниць інших країн). Кожен митний огляд має свою ціну для бізнесу та громадян: затримка, порушення графіків, ймовірні додаткові логістичні витрати, іноді й зрив комерційних зобов'язань. Тому кількість оглядів та їхня результативність важливі показники того, наскільки ефективно митниця використовує свої контрольні повноваження і наскільки її втручання обтяжує мандраівників та міжнародну торгівлю.

Ми оцінюємо ефективність митних оглядів як співвідношення кількості вилучених митницею товарів до кількості проведених митних оглядів (як вантажів юридичних осіб, так і транспорту фізичних осіб). У III кварталі 2026 року митниця провела 26,1 тис. митних оглядів, за результатами яких було зафіксовано 980 випадків виявлення незаконно переміщених товарів. Співвідношення кількості виявлень до кількості оглядів становило 3,76%. За дев'ять місяців 2026 року цей показник становив 4,41%.

Невисока результативність митних оглядів не є суто українською особливістю. За даними системи Customs Union Performance, у 2019 році середня результативність фізичного контролю імпортних декларацій у ЄС становила 5,27%[1]. В Великобританії середній показник ефективності перебуває на рівні 7%[2]. В окремих галузевих напрямках ефективність може бути значно вищою. Наприклад 30% ефективність контролю посилок

на найбільшому поштовому терміналі ЄС у Льєжі[3], та 16,4% ефективність митного контролю по ЄС в рамках ринкового нагляду[4] (контролю нехарчової промислової продукції).

В той же час Європейські митниці постійно шукають можливості зменшити кількість митних оглядів (бо це заважає торгівлі) і підняти їх ефективність. Переважно через заходи підвищення ефективності системи аналізу ризиків та обміну інформацією з митницями інших країн.

Варто відзначити, що і в Україні ефективність митних оглядів може відрізнятися митниця від митниці. За даними митного дашборду у 2025 року ефективність митних оглядів на Чернівецькій (6,5%), Закарпатській (6,8%) та Львівській (5,8%) митницях істотно вище, ніж в Волинській (1,5%), Київській (3,1%) та Одеській (2,6%). При тому що останні три митниці провели у 2025 році половину усіх митних оглядів. Тож очевидно Державній митній службі слід переглянути критерії для проведення митних оглядів, якими послуговуються ці митниці. Особливо зважаючи на те, що саме на цих митницях безпекові ризики особливо високі.

Для України скорочення кількості фізичних митних оглядів сьогодні є не лише питанням ефективності митного адміністрування, а й питанням безпеки. Кожен додатковий огляд збільшує час перебування транспортного засобу в зоні митного контролю, а отже, і тривалість його перебування під загрозою обстрілів.

Тому пріоритетом має стати скорочення кількості фізичних оглядів за одночасного збереження або підвищення результативності митного контролю. Досягти цього можна шляхом перегляду та точнішого налаштування профілів ризику, відмови від малорезультативних оглядів і ширшого застосування автоматизованого митного оформлення. Частину контрольних заходів доцільно переносити на етап до прибуття вантажу або після його випуску.

1. https://www.customs.ro/assets/pdf/comunicate/delia/Strategia_AVR_2022-2024_aprobata_MF1.pdf
2. https://www.gov.uk/government/case-studies/automating-intelligence-tradecraft-to-stop-more-illegal-freight
3. https://news.belgium.be/fr/laeroport-de-liege-la-hausse-record-des-declarations-e-commerce-se-poursuit
4. https://euagenda.eu/publications/download/651296?utm_source=chatgpt.com&__cf_chl_tk=2Dp7wJ.FiUczjL6dqYjx9kZe02NpcE8VWJgcFRqBT0Y-1793013804-1.0.1.1-BL4dQCsiTCcXOL5hdotjKPZQORnDyNPhaVhMaKjYjZI

Митне оформлення під обстрілами: чи достатньо вже зробив уряд?

У III кварталі 2026 року суттєво погіршилася безпекова ситуація для міжнародної торгівлі. Російські атаки дедалі частіше спрямовувалися не лише на морські порти та логістичні термінали, а й безпосередньо на пункти пропуску через державний кордон.

За таких умов швидкість митного оформлення стає не лише питанням ефективності зовнішньої торгівлі, а й безпеки водіїв, митників та працівників суміжних органів та збереження вантажів.

Особливо складною стала ситуація з морськими перевезеннями. За інформацією Міністерства розвитку, з 22 липня 2026 року внаслідок систематичних російських атак судноплавство через порти Великої Одеси фактично зупинилося. Лише за 2026 рік, за даними, оприлюдненими у вересні, зафіксовано 198 атак на портову інфраструктуру, 95 — на судна в портах і 69 — на судна в морському коридорі[5].

Протягом серпня–вересня 2026 року російських атак зазнали пункти пропуску «Табаки — Мирне», «Виноградівка — Вулканешти», «Орлівка — Ісакча», «Старокозаче — Тудора», а також інфраструктура поблизу пунктів пропуску «Рені — Джурджулешти» та «Ягодин — Дорогуськ».

Таким чином, місця накопичення вантажів і транспортних засобів перетворилися на об'єкти підвищеної небезпеки.

22 жовтня 2026 року Кабінет Міністрів України ухвалив постанову «Деякі питання застосування законодавства з питань митної справи у період дії воєнного стану», підготовлену Мінфіном і Держмитслужбою за участі представників громадськості[6].

Документ передбачає низку заходів для адаптації митних процедур до воєнних ризиків. Зокрема:

- скорочення з восьми до однієї робочої години строку погодження проведення окремих заходів офіційного контролю;
- тимчасове припинення митними органами державного контролю нехарчової продукції до перегляду секторальних планів ринкового нагляду;
- пом'якшення вимог до фінансової стійкості підприємств, які постраждали від російських обстрілів, для збереження митних спрощень;
- тимчасове незастосування вимог до відеоспостереження на митних складах та інших об'єктах, якщо відповідне обладнання пошкоджене внаслідок бойових дій.

Ці рішення є важливими, однак їх недостатньо для системного скорочення часу перебування вантажів у зонах митного контролю. Вони переважно стосуються окремих процедур та підтримки постраждалих підприємств, але не передбачають комплексного перегляду інтенсивності фізичного митного контролю чи суттєвого розширення можливостей випуску товарів без їх тривалого перебування на терміналах.

В умовах систематичних російських атак на логістичну інфраструктуру зменшення часу перебування вантажів у зонах митного контролю має стати окремим пріоритетом державної митної політики.

Ухвалені урядом у жовтні заходи є кроком у цьому напрямі, але необхідні подальші зміни:

- Розширити автоматичне митне оформлення для операцій із низьким рівнем ризику.
- Скоротити кількість фізичних митних оглядів, переглянувши профілі ризику.
- Зменшити кількість інших контрольних заходів, які затримують вантажі на митних терміналах.
- Максимально перенести документальний контроль на етап до прибуття вантажу на митницю.
- Розглянути тимчасове повернення механізму ЕА для прискорення оформлення та випуску товарів.
- Ширше використовувати постмитний контроль замість перевірок, які затримують фізичний випуск товарів.

5 https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/4160664-kalasnik-obgovoriv-iz-predstavnikami-27-krain-robotu-transportnoi-logistiki-v-umovah-posilenna-atak-rf.html

6 https://customs.gov.ua/news/zagalne-20/post/uriad-ukhvaliv-zmini-u-mitnii-sferi-dlia-pidtrimki-biznesu-v-umovakh-voiennikh-rizikiv-3051

Будьте в курсі усіх новин

Підписатися на дайджест

Архів дайджестів



ПРЯМУЄМО РАЗОМ
ПРОЕКТ ФІНАНСУЄТЬСЯ ЄВРОПЕЙСЬКИМ СОЮЗОМ

Інститут аналітики та адвокації

ТЕХНОЛОГІЇ ПРОГРЕСУ